

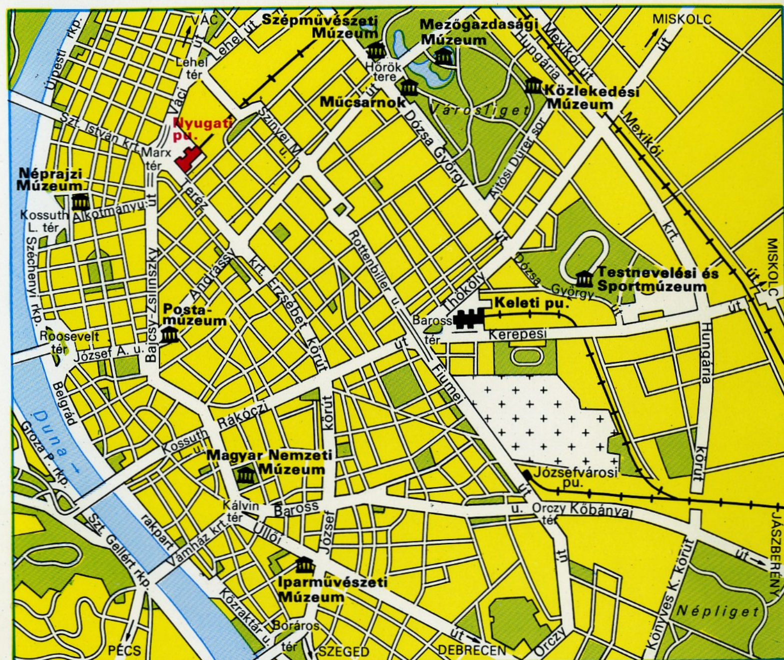





# BUDAPEST
## Nyugati pályaudvar

# TÁJAK KOROK MÚZEUMOK KISKÖNYVTÁRA 420




*A CÍMLAPON: A pályaudvar főnézete*

*A HÁTLAPON: A jegycsarnok és az ún. ceglédi váró (fent)*
*A vonatcsarnok (lent)*



A ma is működő budapesti személypályaudvarok a múlt században lezajlott gazdasági-társadalmi fejlődés termékei és fontos részei a magyarországi vasútépítések történetének. A következőkben egy magánvasút társaság pályaudvaraként épült épülettel, a *Nyugati pályaudvarral* ismerkedünk meg.

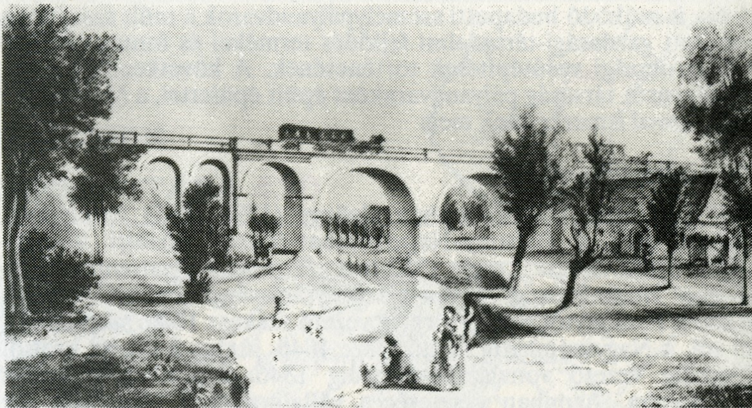
*Történelmi előzmények*

1837-ben báró **Walterskirchen György** (1796–1865) vezetésével alakult meg a Pozsony–Nagyszombat–Szered közötti *lóvasúti pályát* építő társaság, mely 1838-ban *„Pozsony–Nagyszombati Első Magyar Vasúttársaság"* néven részvénytársasággá alakult. Vonalai közül a Pozsonytól Szentgyörgyig vezető szakasz 1840. szeptember 27-től, a Nagyszombatig menő része 1846. június 3-tól, az utolsó, Szeredig vezető vonalszakasz pedig 1846. decemberéig került forgalomba. Azonban veszteséges vállalkozásnak bizonyult, így nem is folytatódott a hazai távolsági közforgalmú lóvasutak építése. A későbbi építtetők már a gőzvontatás megvalósítása mellett döntöttek.

1837 őszén a Pesten élő **szitányi Ullmann Móric** (1772–1847) nagykereskedő az udvari kancelláriától a Pest–Pozsony, a Győr–Buda és a Pest–Debrecen vonal építésére kért előzetes engedélyt. Ullmann tárgyalásokat folytatott a **Rotschild-család** bécsi bankházával, amely kezdeményezte a birodalmi fővárost a Krakkó környéki sóbányákkal összekötő vonal építését. Ezen társaság a *„Kaiser Ferdinands Nordbahn"* nevet vette fel és gőzvontatással kívánta a vasutat kiépíteni, melyből szárnyvonal vezetett volna Pozsonyba.

Ullmann Móric és a Rotschild-bankház közötti tárgyalások eredményeként *1837. november 14*-én alakult meg a *Magyar Középponti Vaspálya* nevű részvénytársaság. Ez a pozsonyi és a győri vonalat gőzüzeműre, a Debrecenig épülőt pedig lóvontatásúra tervezte. A győri vonalra azonban nem Ullmannék, hanem a bécsi **Sina György** bankár kapott építési engedélyt. A *diétán*, a *megyegyűléseken* és a *sajtóban* fellángolt vitában **Széchenyi István** báró Sina György vállalatát, míg **Kossuth Lajos** az Ullmann-féle megoldást támogatta.

Az országgyűlés mindkét vasút megépítését támogatta. A Középponti Vaspálya társaság ígéretet tett arra, hogy az országhatártól a koronázóvárosig tartó szakaszt csak a Pest–Pozsony vonal elkészülte után adják át a forgalomnak. A részvénytársaság ideiglenes igazgatósága vállalta a pozsonyi és a debreceni vasút egyidejű megépítését is.



*1. Lóvontatású vasút Pozsony és Nagyszombat között*

Miután 1842. július 18-án a Sina báró vezette Bécs-Győri Vasúttársaság közgyűlésén a Bécs-Gloggnitzi Vasút nevet vette fel és lemondott a magyarországi építkezésekről, a Középponti Vaspálya terveinek megvalósítása előtt többé már nem volt akadály. Ullmannék 1844. március 13-án írhatták alá szerződésüket.

A vasútvonal építése során az Ullmann család részéről számos visszaélés történt, ezért a vezérigazgatói posztot betöltő Ullmann Móric, a pesti Kereskedelmi Bank elnöke öreg korára hivatkozva visszavonult a vasútépítéstől. Helyét a „vezető igazgató" tisztségben **gróf Zichy Ferenc** vette át, és 1848-ig maradt hivatalában.

Végül is az első magyar gőzvontatású, 33,6 kilométer hosszú *váci vonal ünnepélyes megnyitására 1846. július 15-én került sor*, melyen jelen volt **József nádor** is. A Pesti Hirlap július 17-i száma így írt erről:

*„Megvan tehát végre. Mit régen óhajtánk, minek mindenesetre meg kellett történnie, de amit a sok halogatás után szinte nem mertünk hinni, csakugyan elértük. A középponti vasút készen lévő része, a pest–váczi vonal július 15-én valósággal megnyittatott. Ő fensége az ország nádora, családja és udvara kíséretében megjelenvén, temérdek nép jelenlétében délután 3 órakor Buda és Pest gőzmozdonyok nyolcz kocsin, Vácz felé indították a meghívottakat, számára nézve mintegy harmadfélszáz személyt. A közbenső állomásoknak Palota és Dunakeszi, csak másodiknál állapodánk meg, s beszámítva az itt töltött 10 percnyi időt, 59 perc alatt értünk Váczra."*

Az 1435 mm-es normál nyomtávolságú pálya felépítménye már 26,6 kg/fm súlyú gombafejű, szélestalpú, 5,5 méter hosszú sínekből készült, amelyeket tölgyfa aljakra fektettek.

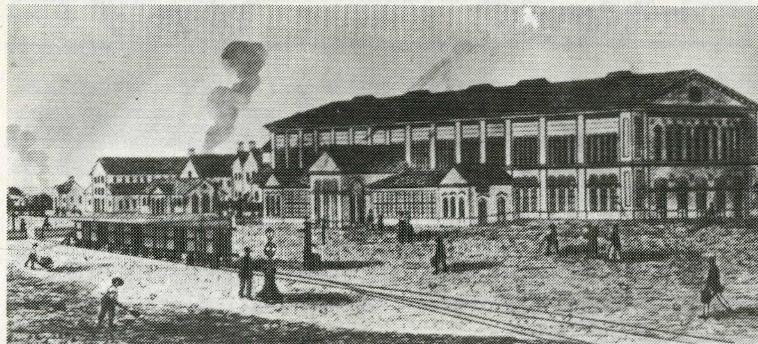
A vasút első gőzmozdonyait zömében Belgiumból szerezték be. A nagy pompával megrendezett avatást követő napon megindult a menetrendben közzétett rendszeres forgalom Pest és Vác között.

*1847. szeptember 1-jén megnyílt a szolnoki vasútvonal is.* A pesti indóháznál összegyűlt tömeg jelenlétében lezajlott ünnepélyes megnyitón megjelent **István nádor** is, aki az előző nap vette át Budán a Helytartótanács irányítását.

*Az első pesti indóház*

Az első magyar vasútvonal végpontján, az 1846-ban épített *„Pest" pályaudvar* felvételi épülete nagyjából a mai Nyugati pályaudvar helyén állt, de egészen a mai Jókai utcáig húzódott. A Bécsben tervezett épület ugyancsak korszerűnek mondható: hatalmas vonatfogadó csarnoka öt vágányt fedett. Az épületet **Wilhelm Paul Eduard Sprenger** (1798–1854) tervezte, az építés vezetője **Zitterbarth Mátyás** pesti építész volt. Sprengert 1844-ben a magyar Középponti Vasúttársaság igazgatójává választotta, ő ezt a hivatalt császári engedéllyel foglalta el és éveken át, nehéz körülmények között végezte hivatali munkáját.

*2. Az első magyar gőzüzemű vasút pesti pályaudvara*

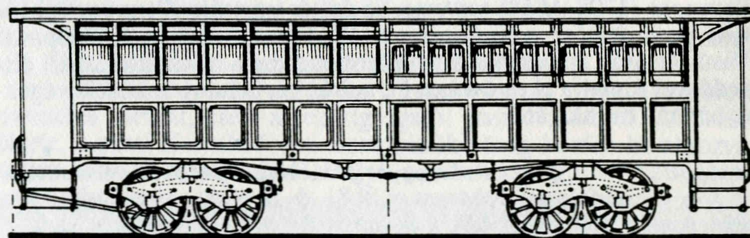


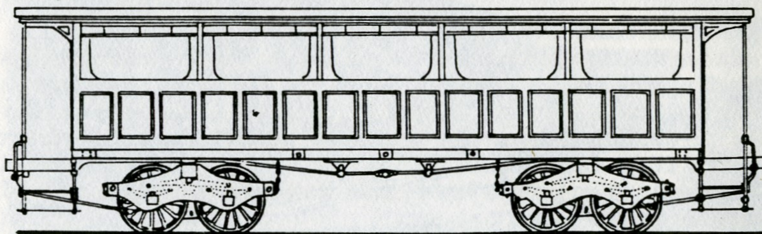
A pesti indóházat a váci vonal megnyitására építették, de csak megkésve tudták befejezni. A vonatfogadó csarnok készen állt, s a 27 méteres széles, 142 méter hosszú, Polonceau-kötős nyeregtetős építmény alá öt vágányt építettek, melyeken 40 évig bonyolódott a forgalom. A csarnok alakja, homlokoldala és oldalfalai, szép ritmikus architektúrája meghatározták az épületet. A fényt az íves ablakokon keresztül kapta az épület. 1846-ban még nem készültek el az érkező és induló utasok számára épített várócsarnokok.

A csarnok külső falfelületeit övpárkány osztotta két szintre: a főhomlokzat alsó szintjén öt íves kapunyílás állt, míg a felső mezőben ennek megfelelő ikerablakok nyiltak. Az oldalhomlokzaton falpillérekkel elválasztva 15 falmező volt, az alsó szinten mindegyik három-, a felsőn öt íves nyílással. A főhomlokzat timpanonnal zárult, oldalt a klasszicista főpárkány zárta az architektúrát.

A csarnok hatalmas tömbjéhez kétoldalt klasszicista toldaléképületek csatlakoztak: a későbbiekben készült induló, illetve érke-

*3. A Magyar Középponti Vasúti Társaság első személykocsijának jellegraiza*









*4. Pest első pályaudvara, tervezője Wilhelm Paul Eduard Sprenger bécsi építész*

ző utasforgalmi helyiségek szimmetrikusan kötődtek az oldalhomlokzatokhoz.

Másfél évtizeddel később, amikor a vasút már az Osztrák Államvasúttársaság kezelésében volt, a csarnok elé korai eklektikus stílusú, kétszintes épületet emeltek. (A Gyár utcában, a későbbi Jókai utcában ez az épületfej megmaradt akkor is, amikor a Nagykörút áttörésekor a régi csarnokot lebontották.)

## *A Nyugati pályaudvar*

1850 nyarán – hosszas tárgyalások eredményeként – a pénzügyi zavarokkal küzdő Magyar Középponti Vaspálya vonalai a kormány kezébe kerültek. Bécsben ekkor már a pesti összeköttetés gyors kiépítésére törekedtek: még *1850-ben* elkészült a Vác–Párkánynána közötti vonalszakasz, majd *1851-ben Pozsonyig* épült meg a vonal. A Bécs–Pest között így kiépült 264 kilométeres vonal az újonnan szervezett *Császári és Királyi Osztrák Délkeleti Államvasutak* részeként üzemelt. A birodalmi célok érdekében tervezett vonalvezetés a Duna bal partján futó vaspálya folytatásaként az alföldi városok elérését tűzte ki célul.



5. *Budapest–Nyugati pályaudvar – épült 1874–1877 között*

*1855-ben* a gazdasági válságokkal küzdő osztrák birodalom kiadásainak csökkentésére vasútvonalakat adott el és így jött létre a francia tőkés érdekeltségű *Cs. Kir. Szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság* (Osztrák Államvasút), Bécs központtal. Ez a vasúttársaság felújította a Pest–Vác és Pest–Szolnok közötti szakaszokat, újabb vonalak építését is tervezte.

Budapest fejlődésével egyidőben szükségessé vált a pesti pályaudvarok átépítése. A Nyugati pályaudvar épületének átalakítására a főváros kiépülésével egyidejűleg került sor. Bár a régi – 1846-ban épült – pályaudvart az Osztrák Államvasutak az 1860-as évek elején bővítette ugyan, azonban a Nagykörút kialakítása során már az új forgalmi útvonalhoz kellett igazodni. A régi felvételi épületet derékba törte volna az új út. Az *1874–1877 között* végzett átépítés eredményeként nemzetközileg is kimagasló pályaudvar készült, amely 1892-ben (MÁV tulajdonban) a *„Budapest Nyugati pályaudvar"* nevet kapta.

A részvényesek döntése alapján elbontották a régi felvételi épületet. Az új pályaudvart az építési igazgató, a francia **August de Serres** programtervei szerint építették, s a vasszerkezetű csarnokot **Eiffel és Társa Iroda** kivitelezésében emelték. **Alexandre Gustave Eiffel** (1832–1923) francia mérnök volt a tervezője a párizsi Eiffel-toronynak (1889) és részt vett a budapesti Margit-híd építésében is. Az Eiffel-iroda munkatársai közül **Teofil Seyrig** mérnök tervezte a pályaudvar csarnok-vasszerkezetét, míg építészként **Victor Bernand** dolgozott a kiviteli terveken. A munkákat 1874-ben kezdték meg, az eredeti épületben mindvégig zavartalanul folyt a forgalom. A régi és új pályaudvar tengelyvonala egybeesett, így az új csarnokot a régi fölé építették, az új 1877-ben készült el. Az új csarnok alatt hagyott régi indóházat lebontották, s teljes pompájával előtűnt a Nyugati pályaudvar, amely nemcsak fővárosunk és hazánk, de az egész Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb pályaudvara lett.

A *csarnok* üvegezett homlokoldalával a körút vonalához igazodik. Érdekes szerkezeti megoldás a 40 méter fesztávolságú *Polonceau-kötős vasvázas csarnoktető.* A 25,85 méter gerincmagasságú, impozáns vonatfogadó csarnok 6153 $m^2$-es alapterületű, melybe hat vágányon futottak be a szerelvények. A Nagykörút felőli oldalon a lépcsős talpazat és az öntöttvas oszlopokon nyugvó szegmentíves vasszerkezetű árkádsor elegáns látványt nyújt. Az *oldalépítményeket* a kor ízlésének megfelelő két-két magas kupolás saroktorony és franciás tetőidom koronázza. Dekoratívak a körút és a vágány felőli, könnyed csarnokhomlokzatok is.

6. *A Budapest–Nyugati pályaudvar látképe 1910 körül az étterem felől*



Az indulási oldalt a jobb oldalon helyezték el, ahol nagyszabású díszudvart alakítottak ki. Az induló utasok itt találhatták a hét ablaktengelyes, fordított teknőtetővel fedett *pénztárcsarnok* tömbjét, melyet nagy utasforgalomra terveztek. Itt voltak a *várótermek*, s a pénztárcsarnok két oldalán helyezkedett el az *étterem*, illetve a *posta* és a gyorsárufeladás egymáshoz igen hasonló épületrészei, megközelítően szimmetrikus elrendezésben. A két szélső építményt a hosszú előtető kapcsolja egymáshoz. Az épületnek így két főhomlokzata van.

A csarnok túlsó, érkezési oldalán kaptak helyet a vasúti dolgozók irodái, itt volt a poggyászkiadó, a kijárat, és itt kapott helyet a csarnok vágánytér felőli végén a *reprezentatív királyi váróterem* pavilonja.

Az épület vasvázait nem falazták körbe, a vasidomok láthatóvá váltak, vaselemek egyben dekoráció céljait is szolgálták. Az oszlopok, az árkádok és a melléképítmények mind-mind vasból készültek, s díszítésükkel nagymértékben hozzájárultak a pályaudvar szépségéhez. Bár a főhomlokzat szimmetrikus, de ezt feloldja az indulási oldalon elhelyezett étterem, a csarnokot szegélyező két

*7. A kormányzati váró*





*8. A régi és az új pályaudvar építés közben*

oldalépület asszimmetrikus: az indulási oldal szélesebb, mint az érkezési.

A vonatfogadó csarnokba hat vágány torkollik, ezekből négynek volt közvetlen peronszegélye, a két közbenső a mozdonyok visszajárására szolgált. Az oldalsókat és a közbensőt széles fejperon kötötte össze a vágányok vége előtt. A csarnok méretei: 42 x 132 méter, a pályaudvar beépített légtere: 173 978 légköbméter.

A Nyugati pályaudvart a nagy gazdasági válság után építette az Eiffel és Társa cég, melynek e műve – a régi milánói pályaudvar és a párizsi Bon Marché áruház elbontása után – az európai közlekedési építészet egyik ritka, szép alkotásává vált. A Budapesti Műemléki Felügyelőség és az MTA Építészettörténeti Bizottsága fellépésére, a MÁV vezetősége az épület műemlék jellegére tekintettel *1976-ban*, a korróziós jelenségek miatt veszélyesnek nyilvánított csarnok rekonstrukciójára kiírt tervpályázatában az eredeti helyreállítást tűzte ki célul. A tervpályázat első díját **Dr. Sigrai Tibor** (ÚVATERV) **és kollegái** nyerték el. Pályamunkájuk alapján 1977-től kezdve a csarnoktető kötőit kicserélték, és azokat eredeti alakukban, helyzetük-

ben rekonstruálták. A mai szabványoknak a stabilitás és méretezés szempontjából már nem megfelelő épület oldalszárnyainak födémjeit is átalakították. A mai méretezési szabványoknak a vágány felőli nagy üvegezett csarnokfal is csak kisebb formai változások után felelt meg. A csarnokot két oldalról közrefogó épülettömbök műemléki felújítását **Siraki Lóránd** (MÁVTI), Ybl-díjas tervezőmérnök irányította. A pályaudvar rekonstrukciójára 1978–1988 között került sor a MÁV kivitelezésében.

A pályaudvart hatalmas aluljárórendszerrel kötötték össze a 3. számú metróvonal itteni állomásával. Az újjávarázsolt Nyugati pályaudvarral szemben a Skála Metró Nagyáruház modern épülete magasodik.

*Buskó András*

*ZUSAMMENFASSUNG*

Der heutige Westbahnhof wurde auf dem Platz des im Jahre 1846 eröffneten ersten Pester Bahnhofes vom Jahre 1874 bis 1877 aufgebaut. Der neue Bahnhof wurde nach den Entwürfen des französischen Auguste de Serres erbaut und die Halle mit Eisenkonstruktion wurde von der Firma Eiffel und Kompagnon ausgeführt. Der französische Ingenieur Alexandre Gustave Eiffel (1832–1923) hat auch den Eiffel-Turm in Paris entworfen (1889).

Die Halle mit ihrer verglasten Vorderseite richtet sich nach der Linie der Ringstraße. Das mit Polonceau-Bindern ausgeführte Eisenfachwerk des Hallendaches mit seiner Spannweite von 42 m ist eine interessante technische Lösung. Auf einer Grundfläche von 6153 $m^2$ erstreckt sich die imposante, 25 m hohe Zugempfangshalle, worein die Zuggarnituren auf sechs Gleisen hineinliefen. Die Seitengebäude wurden – dem Geschmack der Zeit entsprechend – mit hohen Ecktürmen mit Kuppeln und in französischer Dachform gebaut. Die Reiseverkehrslokale und die Betriebsdiensträume der Eisenbahn sind den zeitgenössischen Vorschriften nach gemacht worden.

Im Jahre 1976 befand sich das Bahnhofsgebäude schon in sehr korrodiertem Zustand. Seine Rekonstruktion wurde mit der Bewahrung der Originaldetails durchgeführt. Die Verbindung zwischen dem Bahnhof und der hiesigen Station der Metrolinie Nr. 3. ist durch ein mächtiges Unterführungssystem gesichert. Gegenüber dem Westbahnhof steht das moderne Gebäude des Kaufzentrums Skála-Metro.

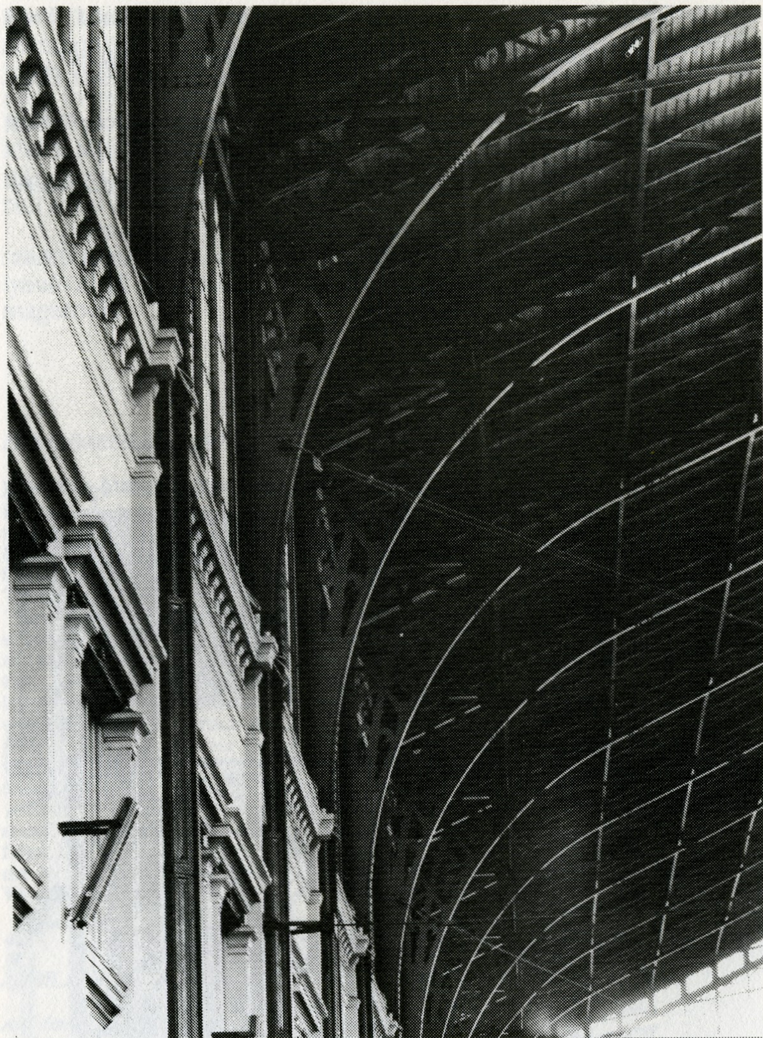
*ABBILDUNGSVERZEICHNIS*

*Auf dem Titelblatt:* Hauptansicht des Bahnhofsgebäudes
*Auf der Rückseite:* Oben: Die Schalterhalle und der sog. Cegléder Warteraum
Unten: Die Zugempfangshalle

1. Die Eisenbahn mit Pferdekraft zwischen Bratislava (Pozsony) und Trnava (Nagyszombat)
2. Der Pester Bahnhof der ersten ungarischen Eisenbahn mit Dampfbetrieb
3. Zeichnung des ersten Personenwagentypus der Ungarischen Zentralen Eisenbahngesellschaft
4. Der erste Bahnhof in Pest; seine Entwerfer war der Wiener Architekt Wilhelm Paul Eduard Sprenger
5. Budapest-Westbahnhof; gebaut von 1874 bis 1877
6. Ansicht des Westbahnhofs von Budapest um 1910, vom Gebäude des Restaurants her gesehen
7. Der Regierungswarteraum
8. Der alte und der neue Bahnhof im Bau
9. Die Zugempfangshalle
10. Ein Detail der Hallenkonstruktion
11. Künstlerisch ausgestalteten Lampen
12. Künstlerisch ausgestaltete Lampe

*9. A vonatfogadó csarnok*





***10. Részlet a csarnok szerkezetéről***





***11. Míves lámpák***

*SUMMARY*

The today's railway terminus Budapest West had been being built from 1874 to 1877 on the place of the first Pest railway station opened in 1846. The new railway-terminus was built on the basis of drafts of French Auguste de Serres and construction of the hall with ironwork was executed by the firm Eiffel and Co. The French engineer Alexandre Gustave Eiffel (1832–1923) designed also the Eiffel-tower in Paris (1889).

The glazed front of hall follows the line of the boulevard. The hall-roofing with its 42 metres span of iron frame joined with Polonceau-bindings is a very interesting constructional solution. The 25 metres high, impressive receiving hall is 6153 square metres in area and it had six tracks for departures and arrivals of trains. The side-buildings were built according to taste of age; there were high, domed corner-towers and a French-style roofing. The rooms for passenger traffic and railway service were built on the basis of the period regulations.

In 1976 the railway station was already very corroded and its reconstruction was executed with preservation of the original details. The railway yard is linked with the station of metro line number 3 through a huge subway-system. In front of the Nyugati Station stands the modern edifice of the Skala Metro Store.

*LIST OF FIGURES*

*On the Frontispiece:* Front view of the railway-station
*On the Back:* Above: The ticket office and the so called Cegléd waiting-room
Below: The receiving hall for trains

1. *Horse-drawn railway between Bratislava (Pozsony) and Trnava (Nagyszombat)*
2. The Pest railway-station of the first Hungarian steam-driven railway.
3. Drawing of the first passenger-carriage type of the Hungarian Central Railway Company
4. The first Pest railway-station; designer: the Vienna architect Wilhelm Paul Eduard Sprenger
5. Budapest West; built from 1874 to 1877
6. View of Budapest West about 1910, seen from the building of the restaurant
7. The governmental waiting-room
8. The old and the new railway-station while building
9. The receiving hall for trains
10. Detail of the hall construction
11. Art-work lamps
12. Art-work lamp

***12. Míves lámpa***





*RÉSUMÉ*

La Gare de l'Ouest d'aujourd'hui a été édifiée entre 1874–1877 sur l'emplacement de la première gare de Pest inaugurée en 1846. La nouvelle gare a été construite sur la base des plans du français Auguste de Serres. Les travaux de construction de la charpente en fer du portique ont été exécutés par la firme Eiffel et Compagnon. L'ingénieur français Alexandre Gustave Eiffel (1832–1923) était aussi l'auteur des projets de la Tour d'Eiffel à Paris (1889).

La façade vitrée du portique suit l'alignement du boulevard. La toiture du hall ayant une portée de 42 mètres et construite en charpente métallique faite avec Polonceau-joints est une intéressante solution structurale. Le hall imposant d'accueil de trains haut de 25 mètres a une superficie de 6153 mètres carrés. Les rames y sont entrées sur six voies. Les ailes ont été construites selon le goût de l'époque; les tourelles sont hautes et la toiture a été formée en style français. Les locaux de trafic-passager et de service ont été établis selon les prescriptions de l'époque.

En 1976 la gare est déjà entrée dans un état bien délabré par corrosion. La reconstruction de la gare a été exécutée avec la preservation de tous les détails originaux. La gare est reliée à la station d'ici de la ligne no 3 du Métro à travers un grand système de passage souterrain. En face de la gare se trouve l'édifice moderne du Grand Magasin Skála Métro.

*INDEX DES PLANCHES*

*En premiere page de la couverture:* La vue principale de la gare
*Au dos de la couverture:* En haut: Le hall des guichets et la soi-disant salle d'attente de Cegléd
En bas: Le hall pour trains

1. Chemin de fer hippomobile entre Bratislava (Pozsony) et Trnava (Nagyszombat)
2. La gare du premier chemin de fer hongrois à traction vapeur à Pest
3. Le projet-type du premier wagon de voyageurs de la Compagnie de chemin de fer Centrale Hongroise
4. La première gare de Pest; auteur des projets: l'architect de Vienne Wilhelm Paul Eduard Sprenger
5. Budapest – Gare de l'Ouest; construite de 1874 à 1877
6. Vue de la Gare de l'Ouest aux environs de l'an 1910
7. La salle d'attente gouvernementale
8. L'ancienne et la nouvelle gare au cours des travaux de construction
9. Le hall pour trains
10. Détail de la construction du hall
11. Lampes d'art
12. Lampe d'art

*IRODALOM*


Czére Béla: A vasút története. Corvina Kiadó

Gelléri József: Budapest Nyugati pályaudvar Csarnoktető szerkezete. Sínek Világa 1976/3. 111–114. o.

Gelléri József: Budapest Nyugati pályaudvar és a Marx tér építészeti kapcsolata. Sínek világa 1981/3. 146–152. o.

Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások; Corvina Kiadó

Kubinszky Mihály–Gombár György: Vasútállomások Magyarországon 1846–1988. MÁV-Idegenforgalmi Propaganda Kiadó Vállalat közös kiadványa. 1989.

Majdán János: A „vasszekér” diadala. Kossuth Könyvkiadó 1987.

Vörös Károly: Egy világváros születése. Kossuth Könyvkiadó. 1973.



Tájak–Korok–Múzeumok Kiskönyvtára
420. szám
Kiadja a TKM Egyesület a Magyar Államvasútak Vezérigazgatósága megbízásából, az MTSZSZ Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége és a Vasutas Természetjárók Szövetsége együttműködésével, a Széchenyi emlékév alkalmából 1991-ben, 5 000 példányban
Felelős kiadó: Éri István

Szerkesztette: Dercsényi Balázs
A belívet tervezte: Nagy László
Fényképek: Nagy Lajos, Mihalik Tamás, Közlekedési Múzeum fotóarchívuma
Fordítás: Lux Kálmán
Szedés: MNM Nyomda, Budapest
Fedél: Kartográfiai Vállalat, Budapest
Belív: Veszprémi Nyomda Kft., Veszprém
Felelős vezető: Fekete István ügyv. ig.
ISBN 963 555 814 7
ISSN 0139 245X




## A BUDAPESTI PÁLYAUDVAROK

